Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3977

07.05.80

Sachgebiet 93

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Dollinger, Lemmrich, Dr. Jobst, Dreyer, Sick, Schröder (Lüneburg), Feinendegen, Frau Hoffmann (Hoya), Milz, Straßmeir, Tillmann, Weber (Heidelberg), Bühler (Bruchsal), Rawe, Dr. Riedl (München), Dr. Friedmann, Pfeffermann, Dr. Kunz (Weiden), Spilker, Glos, Weiskirch (Olpe), Dr. Hoffacker, Dr. Hüsch, Dr. Möller, Dr. Jenninger und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU

Kapazitätsgrenzen der Deutschen Bundesbahn

Insbesondere im Zusammenhang mit der politischen Diskussion über die Sicherung der Primärenergieversorgung werden zunehmend Forderungen nach verstärkter Nutzung des Schienenverkehrs im Güter- und Personenverkehr erhoben. Steigende Mineralölpreise haben Einfluß auf die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern. Um so wichtiger ist es für die Verkehrspolitik wie für die Öffentlichkeit, eine möglichst genaue Vorstellung über die kurz-, mittel- und langfristigen Kapazitätsreserven der Bahn zu gewinnen.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Schienen-Infrastruktur

1. Werden die Kapazitäten der Deutschen Bundesbahn nach Auffassung der Bundesregierung den im Bundesverkehrswegeplan 80 prognostizierten Transportvolumen für die Bahn im Güter- und Personenverkehr jeweils angepaßt werden können?

2. Trifft es zu, daß

   a) bei der gegenwärtigen Kapazitätsauslastung der Hauptstrecken, auf denen die Deutsche Bundesbahn 90 v. H. ihres Verkehrs bewältigt, nur noch die Strecken der Korridore

      – Hamburg – Rhein/Ruhr,

      – Hannover – Rhein/Ruhr

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

zusätzliche Züge ohne negative Auswirkungen auf die Gesamtbeförderungsqualität dieser Strecken aufnehmen können;

b) die Strecken der Korridore
   - Rhein/Ruhr – Rhein/Main,
   - Hamburg – Rhein/Main,
   - Rhein/Main – Stuttgart/München,
   - Rhein/Main – Nürnberg/München,
   - Rhein/Main – Basel,

   einschließlich ihrer Entlastungsstrecken die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben?

3. Mit welchen Maßnahmen und mit welchem Kostenaufwand kann nach Auffassung der Bundesregierung die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes der Bundesbahn insbesondere in den Engpaßbereichen kurz-, mittel- und langfristig in welchen Größenordnungen erhöht werden?

4. Welche Maßnahmen mit welchem Kapazitätseffekt auf die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes sind konkret geplant sowie in ihrer Finanzierung abgesichert, und wie sieht der gegenwärtige Zeitplan hinsichtlich ihrer Wirksamkeit aus?

5. Welchen Beitrag leistet die Bundesregierung zum Abbau der öffentlichen Widerstände gegen Streckenneu- und -ausbaumaßnahmen der Bahn?

6. Wie groß ist das Ausmaß der bisher eingetretenen zeitlichen Verzögerungen bei
   a) Neubaustrecken,
   b) Ausbaustrecken,
   c) Rangierbahnhöfen,
   d) Container-Terminals,

   und wann ist bei den vordringlichen Maßnahmen nach den heutigen Erkenntnissen der Bundesregierung frühestens mit der Inbetriebnahme zu rechnen?

7. In welchen Bereichen kann die Attraktivität des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn durch Elektrifizierung noch gesteigert werden?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes im grenzüberschreitenden internationalen Verkehr, und welche bilateralen und multilateralen Vereinbarungen hinsichtlich einer Kapazitätsausweitung bestehen in diesem Bereich bzw. werden angestrebt?

II. Rollendes Material Güterverkehr

9. Welche kurzfristig aktivierbaren Leistungsreserven hat die Deutsche Bundesbahn derzeit in ihrem Güterwagen-Bestand, gegliedert nach Hauptleistungsbereichen, verfügbar?

10. Welche mittel- und längerfristigen Maßnahmen mit welcher konkreten Zeitplanung sind vorgesehen, um die Kapazitäten des rollenden Materials der Bahn in den Hauptleistungsbereichen des Güterverkehrs einschließlich des internationalen Verkehrs zu steigern?

11. Sind die Zuwachsraten der Deutschen Bundesbahn im kombinierten Verkehr gegenwärtig durch die Kapazitäten oder durch die Nachfrage begrenzt?

III. Rollendes Material Personenverkehr

12. Trifft es zu, daß im Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn kurzfristige Kapazitätserhöhungen auf den Hauptstrecken nur noch durch bessere Auslastung bereits gefahrener Sitzplatzkapazitäten möglich sind, wenn ja, welche zusätzliche Kapazität ist verfügbar?

13. In welchem Umfang kann in Zukunft nach Auffassung der Bundesregierung der Individualverkehr mit dem Pkw von der Bahn substituiert werden angesichts der Tatsache, daß die Bahn gegenwärtig mit 8 v. H., der Pkw mit 80 v. H. am gesamten Personenverkehr beteiligt ist?

IV. Personalbestand

14. In welchen Leistungsbereichen der Bahn ist nach Auffassung der Bundesregierung gegenwärtig der Personalbestand die Ursache für das Erreichen der Kapazitätsgrenze?

V. Zusammenfassung

15. Welche der genannten Faktoren bestimmen vorrangig die gegenwärtigen Grenzen der Kapazität der Bahn?

16. Kann die Kapazitätsreserve der Bahn – dies auch im Hinblick auf das Betriebsergebnis – dadurch ermittelt werden, daß die heutige Leistung der Bahn mit ihrer Leistung in den „Boom-Jahren" 1970 bis 1974 verglichen wird?

Bonn, den 7. Mai 1980

Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)
Dr. Dollinger
Lemmrich
Dr. Jobst
Dreyer
Sick
Schröder (Lüneburg)

Weitere Unterschriften umseitig

Feinendegen
Frau Hoffmann (Hoya)
Milz
Straßmeir
Tillmann
Weber (Heidelberg)
Bühler (Bruchsal)
Rawe
Dr. Riedl (München)
Dr. Friedmann
Pfeffermann
Dr. Kunz (Weiden)
Spilker
Glos
Weiskirch (Olpe)
Dr. Hoffacker
Dr. Hüsch
Dr. Möller
Dr. Jenninger
Dr. George
Dr. Narjes
Neuhaus
Dr. Kohl, Dr. Zimmermann und Fraktion